



Tågvirke – från tältlina till förtöjningslina

Det är märkligt att marknaden för tågvirke av växtfiber fortfarande existerar. En marknad som funnits i tusentals år. Det är klart att syntetmaterialen nu helt dominerar, men trots höga priser köps ändå tågvirke i hampa, bomull och till och med av kokos. *Vasa*-skeppet i Stockholm liksom många andra skepp har liksom *Jacobstads Wapen* fått tidstroget tågvirke, och en del privatpersoner vill ha den äkta varan ombord om inte annat så till prydnad och beslag.

De flesta vill trots allt inte ha möglade bomullslinor, ruttnande hampa som sväller i vått väder utomhus, med risk att låsa blocken i riggen.

Under senaste krig tillverkades i vårt land rep av papper från storlek skosnören till att spanna fast hölaset med för hemtransport.

Sedan 1950-talet görs tågvirket främst av syntetmaterial eller dagens Polyester-kvaliteter.

Lång livslängd, låg vikt och hög styrka är gemensamt för det ofta färgglada syntetiska tågvirket, men nackdelar finns.

Tråkigt är det ju också att se avslitet syntetiskt tågvirke ligga på stränderna och skräpa ner omgivningen år efter år för att inte tala om de stora haven som gömmer en ofantlig mängd rester från bragder som utgör dödsfällor för allt som rör sig under vatten. Spinnspölinor som lämnas kvar i naturen stryper fåglar och småvilt.

Frågan är om vi behöver alla dessa typer i nuet?

November 2017
Månadsbild

Bror Antus



Hamprep/tross

Donation från Molpe 2005
KBM-2123–2125



Pappersrep

Donation från Malax 2003
KBM-2016



Reprulle

Donation till Kvarkens båtmuseum 1996.
KBM-1229

Bilder: Bror Antus (4 bilder ovan), Göran Strömfors (även layout)



Pråmdrag – pådrag

(2017-09-18, Bror Antus)

A) Fit for fight, -16-05-05

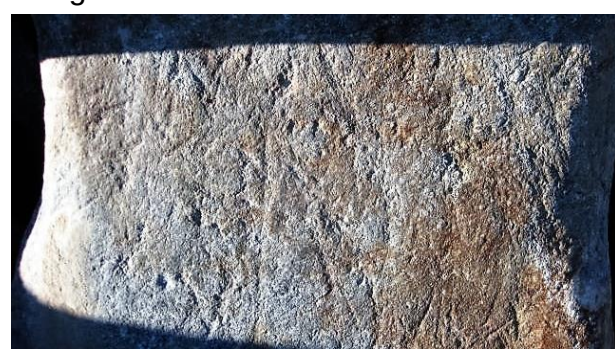


OKTOBER 2017 – månadsbild

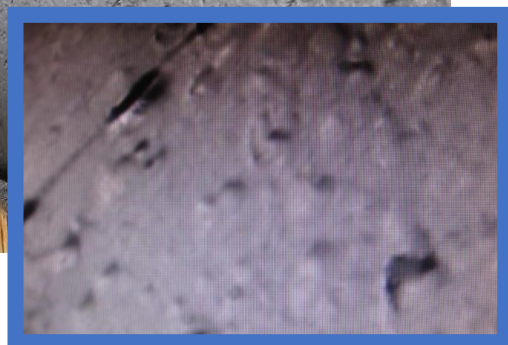
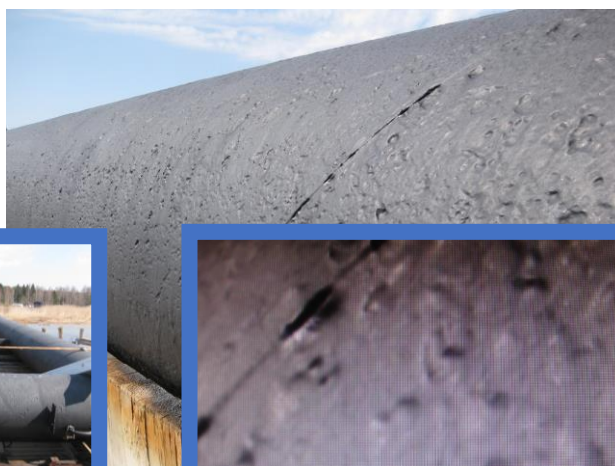
B) Slutfört uppdrag, -17-05-21



C) I väntan på nytt jobb, -17-05-21, vad vill detta säga oss?



D) Överlevnadsstrategi, -16-05-05, bevare mig väl!



BÅTMOTORDISKUSSION

Från skrot till museiföremål

September 2017
MÅNADSBILD

Hur diskussionerna än går så dyker den upp, i detta fall en motor i Malax Åminne, hitkommen från Åbo. Hur den hamnat här i Åminne vet vi inte, men tillverkaren annonserade säkert flitigt i våra trakter enligt reklambladet.

Utan större samlarvärde har motorn hamnat uttrangerad liggande i terrängen fram till dess att undertecknad mötte den och ombesörjde ett omhändertagande av relikten. Upp ur marken reser den sig för att visa sig och tala om att såhär ser jag ut: *"Take it or leave it"*.

Genom ett omsorgsfullt isärtagande av motorn, modell K 10, 1-cylinder, 4-takt, 2–3 Hk, 60 kg (komplett) en 1930-talare, kunde saker och ting avslöjas av dess inre. Locket till vevhuset nytillverkades och resten rengjordes in- och utvändigt med ett slutresultat som av bilderna synes, med eget ställage och en tryggare tillvaro som en donation till Kvarkens båtmuseum i Malax, Åminne, med kat.nr KBM-1762.

Motorn saknar av naturliga skäl vissa delar som under krigstiden var eftertraktade, t.ex. mässing i förgasaren och en del smådetaljer. Delar som gaslåda och avgasrör har under tiden rostat och lösgjorts från motorn som kanske i sin tur återgått i någon insamling.

Kvarkens båtmuseum i Malax omhändertar och uppbevarar inte enbart båtar utan även gamla båtmotorer i befintligt skick.

Bror Antus



Bilder: Bror Antus; layout: Göran Strömfors



Ab Andrée & Rosenqvist Oy, Åbo, även kallad **Motorfabriken Oy ANDROS Ab**, Åbo.

Några typer av båtmotorer som fabriken tillverkade ca 1923–1938:

L-21	2-cyl	– 4 takt	8–10 Hk	225 Kg
L-22	2-cyl	– 4 takt	11–13 Hk	350 Kg
L-23	2-cyl	– 4 takt	15–18 Hk	430 Kg
L-24	2-cyl	– 4 takt	20–25 Hk	500 Kg
K-10	1-cyl	– 4 takt	2–3 Hk	60 Kg

Augusti 2017
MÅNADSBILD

26.07.2017

Foto: Göran Strömfors



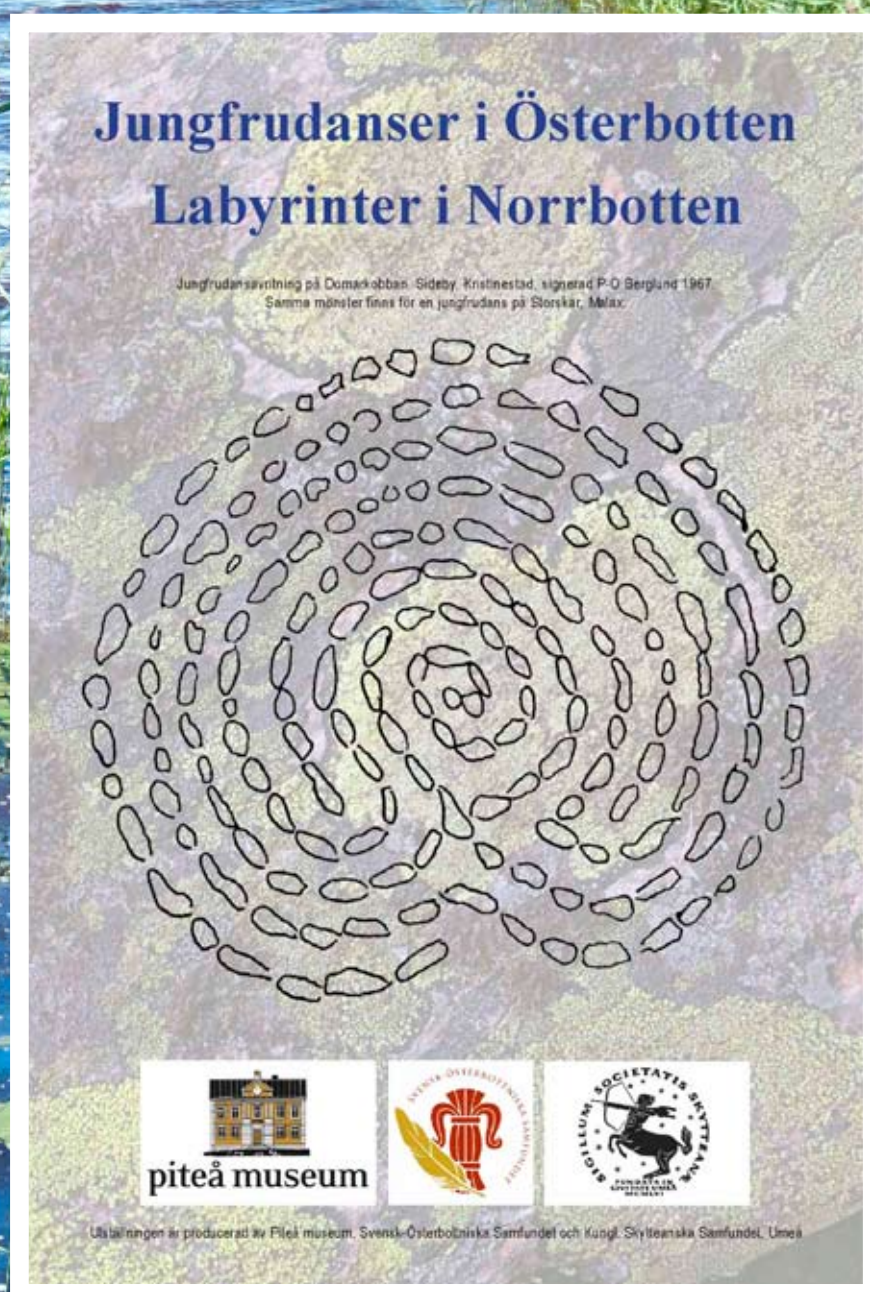
Sommar- utställning

Välkommen till Åminne och Kvarkens båtmuseum!

Båtmuseet är öppet t.o.m. 6 augusti, ti-sö kl. 13-18.

Juli 2017
MÅNADSBILD

Sommar-
utställning



Välkommen till Åminne och Kvarkens båtmuseum!

Båtmuseet är öppet t.o.m. 6 augusti, ti-sö kl. 13-18.

Tänk dig en vacker sommardag

på det blanka vatten som insjön bjuder varje besökare på, antingen du sitter i strandkanten eller sitter i en lagom stor båt, en båt som med minsta möjliga ansträngning för dig framåt i maklig takt, en resa utan mål, bara vi kommer hem till kvällen.

Från byn hörs den stora koskällans klingande, en lisa för själen, varje gång kon reser på sitt huvud och ser sig omkring.

Bilderna vi ser nedan har säkert varit en lagom stor båt

just på det lugna vatt-
net, men tyvärr har saker och ting en begränsad
livslängd, liksom vi människor. Betraktar vi dessa
bilder så går tankarna till konstruktören – till båt-
byggaren, som säkert gjort sitt bästa och förmodligen
har båten hållit i många år till dennes förtjusning med **kopparspik**
och nitade spanter och med en in- och utvändigt väl behandlad yta.

Detta är vad som återstår i Nådens år 2016, insjunken i vassen bär
den fortfarande sken av att ha varit ett flytetyg av den mindre stammen, men
handen på hjärtat, den kunde lika gärna ha fått förruttna på stranden som i
vattnet.

Tanken leker en i hågen
och undrar vem som suttit
i farkosten i dess begyn-
nelse på det blanka vatt-
net, en svindlande liten
historia.

Bror Antus



Notis ur *Fiskeritidskrift för Finland* 1925 No 6–7:

”Reklammärket för ökandet av strömmingskonsumtion, utgivet av Fiskeriföreningen i Finland. Märket står att erhållas hos Fiskeriföreningen i Finland, adr. Helsingfors och för ett pris av 5 mark per 100 styck.”

Samma tidskrift nämner om en kvalitetsmärkning av strömmingen via ett märke på kärlets sida. Stämplingen anger det år då stämplingen utförts.



Fiskeritidskrift för Finland (1925) med reklammärket och märket för kvalitetsstämpling. Tidningen finns i Kvarrens båtmuseums bibliotek. Bakgrundsbild: strömming landas i Åminne, Malax.

Strömming

Maj 2017 MÅNADSBILD

Nomenklaturen för strömming spelar oss ett spratt för idag i nådens år 2017 talar man om sill söder om Kalmar i Sverige och vidare norrut om strömming, så var gick sillen till i Finland år 1925 kan man fråga sig.

Strömming fiskades även efter årtalet 1925. Låt oss återvända till 1950-talet strax efter kriget. I mån av bragder och utrustning skulle den fångade strömmingskvoten avyttras och i dessa nejder fann man på råd att via små lastbilar portionera ut fångsten i byarna uppströms. Blev man inte av med hela fångsten så kunde det hända att resterande last tömdes i landsvägsdiken.

Fångstsätten förfinas och större blir motsvarande kvot. Nu accelererar minknäringen och det finns avsätt-

ning för strömmingen, men dock till låga priser. Bilderna visar mängden av strömming efter ett varp och likaså lastning av fyllda fisklådor på traktorkärran för transport upp till fryseriet i Malax.

Fryserierna i trakten tar hand om fångsterna och förädlar den till minkmat som portioneras ut till farmarna såvida inte strömmingen portioneras i lämpliga storlekar av plåtburkar och säljes över disk i matvaruaffärerna, dock i mindre mängder.

Notera att strömmingen har fiskats i långa tider och varit som saltfisk en överlevnadsresurs för befolkningen.

Bror Antus



”Små lastbilar portionerade ut fångsten i byarna” – ”lastning av fyllda fisklådor på traktorkärran” – ”strömmingen portioneras i lämpliga storlekar av plåtburkar”

Bilder: Bror Antus (bilderna på båt, traktor och burk), Göran Strömfors (övriga bilder samt layout). Bilden på lastbilen är från en gammal reklamannons.



April 2017
MÅNADSBILD

Sprickor i isen

Spricka = något av naturen framkallat och som man ibland försöker motverka t.ex. via lim eller skruvar/tvingar osv. Sprickor i isen låter sig repareras i begränsad utsträckning beroende på tid och plats och månens dragningskraft m.m.

Vad är det som gör att sprickor i isen krumbuktar sig från den ena sidan till den andra? Upphovet till sprickan i åmynningen torde vara att vattenståndet har sänkts, ibland höjts och i det grunda vattnet finns stenar mellan vilka sprickorna leds och istäcket bryts.

Ett annat liknande fenomen kan man se på vår isen kring låtsäga en sten som sticker upp ur vattnet vid normalvattenstånd. Isen bryts mot stenen/stenarna och tornar upp sig i ett sprucket mönster.

Längre ut till havs bildas ibland större sprickor som vi kallar råkar – råkar som i tiderna krävt människoliv – råkar som fordrar en säker utrustning för att ta sig över. På Kvarkens båtmuseum i Åminne finns några skidor som kan tänkas ha använts vid färder över Kvarkens isar bärande en mans utrustning i förningen länderna emellan (även när Finland hörde till Sverige).

Även utan sprickor i isen kan en färd på många andra sätt bli besvärlig för färdmän över isarna då i form av isberg och isvallar som tornat upp sig i väderlekens omvälvningar.

Bror Antus
(text och bilder ovan)

<https://www.youtube.com/watch?v=76N-d3JLo0s>

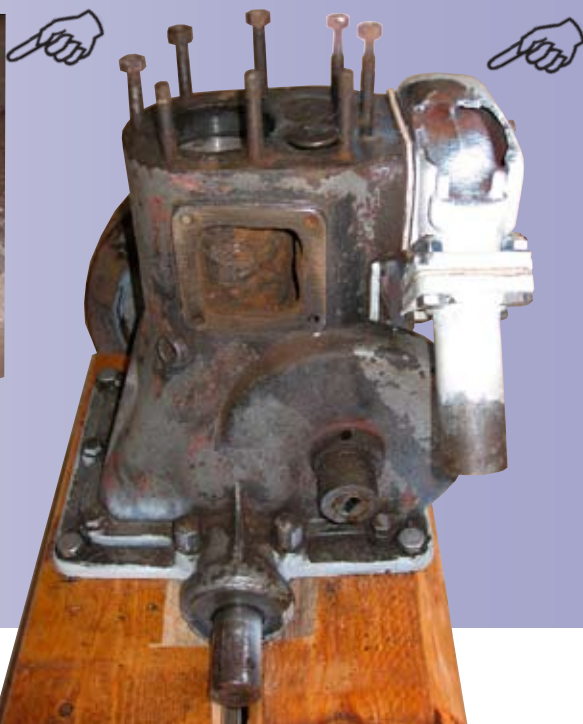
Perämeren hylkeenpyytäjät
(Bottenvikens säljägare)

Den här filmen på youtube visar hur säljägarna tog sig över mindre råkar på sin skredstång.



Stora isråkar på Kvarken
och gamla "Kvarken-skidor"
i Kvarkens båtmuseum

Foton nedtill och layout:
Göran Strömfors



Gaslåda*bekymmer*

Namnet gaslåda talar för sig självt och då pratar vi i detta fall om en inombordsmotor av den mindre typen båtmotor. Gaslådan är i kombination med förgasaren och ett förvämt luftintag (när motorn är varm) den del som ger bränsle och luft till motorn. Gaslådans utformning är beroende av antalet cylindrar i motorn.

Materialet i en gaslåda består för det mesta i gamla motorer av gjutjärn. Gjutningen sker efter motsvarande modeller. Ihålligheterna i en gaslåda framställs genom att en kärna av sand blandas med vattenglas (ett kemiskt ämne, natriumsilikat) som då binder sanden. Precisionen att placera kärnan kan ibland misslyckas av en eller annan orsak. Kärnan hålls normalt på plats invändigt med flera små stöd. Skulle den inre kärnan rubbas så betyder det att gaslådans väggar kan skilja sig i fråga om vägg-tjockleken. Den färdiga gaslådan tömmer på kärnmaterialet, bearbetas och förses ibland med pinnbultar och dylikt som erfordras för att uppfylla kraven.

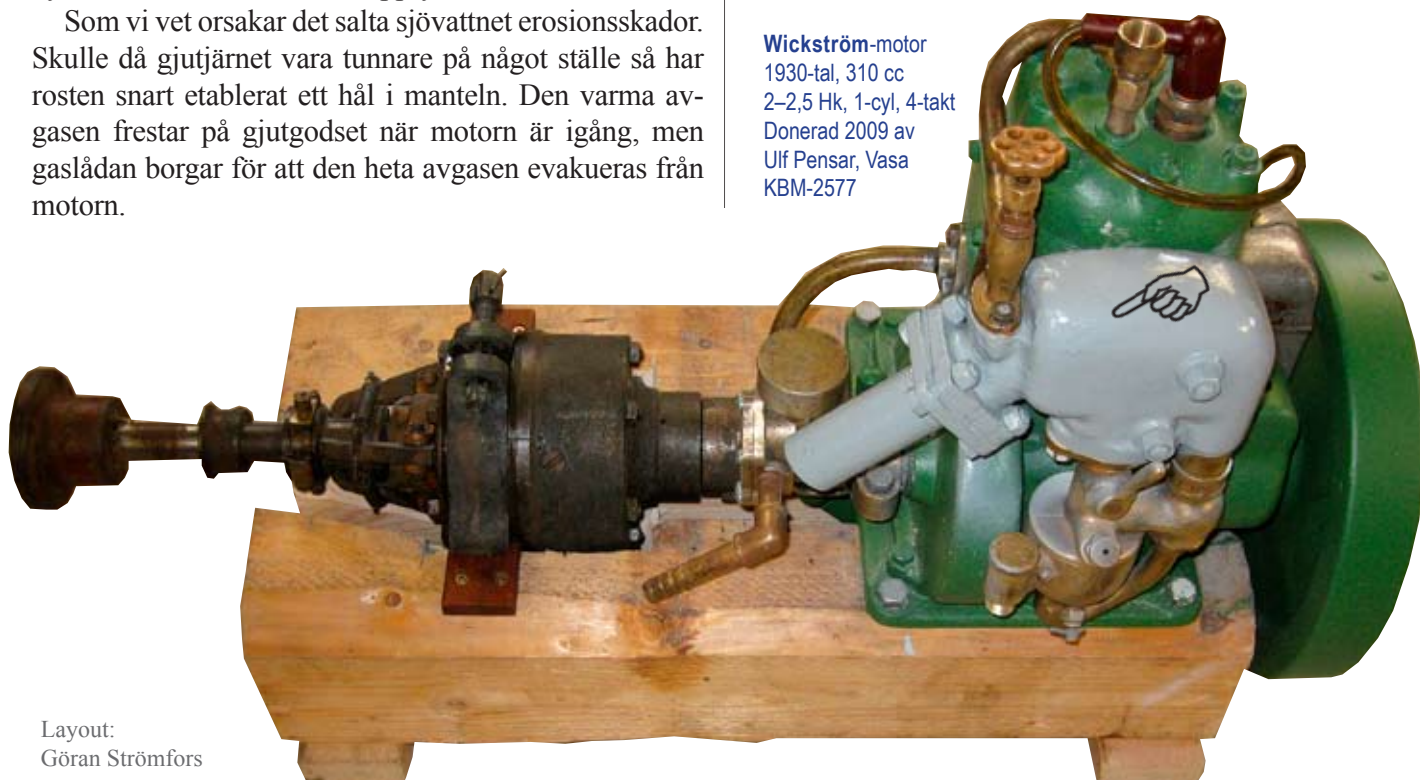
Som vi vet orsakar det salta sjövattnet erosionsskador. Skulle då gjutjärnet vara tunnare på något ställe så har rosten snart etablerat ett hål i manteln. Den varma avgasen frestar på gjutgodset när motorn är igång, men gaslådan borgar för att den heta avgasen evakueras från motorn.

Hursomhelst, besväret med att byta gaslåda som kanske inte längre finns att köpa måste lösas på ett annat sätt. Materialet i en gjuten gaslåda är svetsbart, men svetsningen fordrar sin man eller kvinna för att garantera ett bra slutresultat. Är motorn inte längre i drift med den påföljd att gaslådan inte behöver utstå den heta avgasen så finns enklare möjligheter att laga skadan. Med hjälp av galler eller annat material som stöd kan formen ånyo byggas upp och gaslådan får på nytt sin form och position.

Slutresultatet visas på bilden nertill och även om motorn inte är fullt "fit for fight" så kan den i alla fall visas på Kvarkens båtmuseum – den finns där med en "bastardartad koppling".

Text och foton: **Bror Antus**

Wickström-motor
1930-tal, 310 cc
2-2,5 Hk, 1-cyl, 4-takt
Donerad 2009 av
Ulf Pensar, Vasa
KBM-2577



Ut på isarna! - med försiktighet . . .

a) Sällan har vi haft en sådan blank is som nu att åka långfärds-skridskor på i slutet av januari år 2017. Upphovet kan sökas i de olika snömängderna som kommit och dels den temperaturvariation som mellan varven dels varit töande och dels frysande. Smältvattnet på isen dagtid fryser under nattens minusgrader, och se vilket under som skett – *en spegelblank is!* – just det. En uppmaning i alla fall, låt dig icke förledas av den blanka isen. Det finns ställen som kan vara förrädiska med strömdrag och dylikt som kan påverka isens hållbarhet.

b) Har man däremot andra avsikter än att åka skridsko så kan ju ett fiskeäventyr locka en ut på isen. Isborr och broddar på fötterna ger ett fastare grepp när hålet skall borraras. Sedan är det bara att välja vilken pilk vi borde använda i dag – *lycka till!*

c) Under vinterns lopp ses snöfall i olika omgångar och med en temperatur som växlar. Jämför med året 2016, det varmaste året på länge i statistiken. Temperaturen växlar mellan plus och minus och barmarken syns ibland. Några nätter med häftiga minusgrader gör att mindre vattendrag fryser och bildar en tunn isbeläggning som växer i långsam takt. Smältvattnet på ytan fryser och bildar en blank is, lämplig för skridskoåkare m.fl.

d) Nu lockas även pimpelfiskare ut på isen att prova fångsten. Oavsett var, när och hur man ger sig ut på isen gäller det att *se upp med säkerheten*. Isarna kan ibland vara förrädiska.

Text och bilder: **Bror Antus**



Båtromantik

”Vänshipsband, inte så oviktigt heller fast det gäller båtar på torra land. Enligt överenskommelse så lär vi få samsas om platsen så varför inte se det som lite vinterromantik båtar emellan, fastkedjade vid varandra. Låt så vara att den ena är i plåt och den andra i trä. Efter en lång väntan spritter det i hela stommen när vårsolen börjar värma. Men – ha tålamod!”
hälsar båtarne.

Gott Nytt År!!

Januari 2017

MÅNADSBILD

Harspår, skidspår (häraspår, schiidspår)

TÄNK DIG EN SOLIG VINTERDAG efter det att du inmundigat frukosten tillsammans med dina nära och kära och alla är överens om att ge sig ut på en promenad i den bistra 10–20-gradiga vinterkylan. Med eller utan stavar eller skidor ge sig ut på den vindpinade isen och mötas av en isig vind som färgar nästippen rödaktig. Ingen risk att isen brister är en förutsättning för promenaden. Lägg ut, lägg ut!

Har du inte sett harspår förr så kanske du kan se dem nu i dag och inte bara harspår utan även spår efter skidor eller långfärdsskridskor som forsat fram, eller spår efter plogbilen som åstadkom snökarmen, eller tänk dig ända fram till sommarens badstege som nu under vinterhalvåret reser sig mot skyn.

Trött i bena efter promenaden – ja, då kan hela gänget sätta sig på bryggan och dingla med bena och plocka fram en medhavd termos fylld med kaffe och njuta i den bleka vintersolen. Som sagt – ingen vet var haren har sin gång.

Text och snöbilder: **Bror Antus**

Detaljbilder / layout: Göran Strömfors

